

IN THE UNITED STATES PATENT & TRADEMARK OFFICE

Re: Application of: OBENDIEK
Serial No.: To Be Assigned
Filed: Herewith
For: **TOP FOR A CONVERTIBLE VEHICLE**

Mail Stop PATENT APPLICATION
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

August 28, 2003

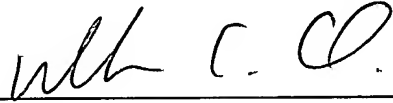
LETTER RE: PRIORITY

Sir:

Applicant hereby claims priority of German Application Serial No. 102 40 759.2-21,
filed August 30, 2002. A certified copy is enclosed herewith.

Respectfully submitted,

DAVIDSON, DAVIDSON & KAPPEL, LLC

By 

William C. Gehris
Reg. No. 38,156

Davidson, Davidson & Kappel, LLC
485 Seventh Avenue, 14th Floor
New York, New York 10018
(212) 736-1940

Verdeck für ein Cabriolet-Fahrzeug

5 Die Erfindung betrifft ein Verdeck für ein Cabriolet-Fahrzeug nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Beim Bau von modernen Verdecken für Cabriolet-Fahrzeuge, die zumeist mehrere, als starre Schalenteile ausgebildete Dachteile umfassen, besteht
10 grundsätzlich die Problematik, daß die die Dachteile verschwenkenden Gestängeteile im Zuge einer Verdecköffnungsbewegung relativ zu den Dachteilen bewegt werden, so daß die Vorsehung eines durchgängigen Innenhimmels, durch welchen die Gestängeteile im geschlossenen Verdeckzustand überdeckt sind, nicht möglich ist. Im allgemeinen bleiben daher
15 die im geschlossenen Verdeckzustand zumeist parallel und randseitig unterhalb der festen Schalenteile in Lenkerkanälen angeordneten Gestängeteile für die Fahrzeugpassagiere sichtbar. Vorbekannte Lösungen zur Kaschierung der Gestängeteile mittels Bürstenstreifen oder mittels starrer Klappen sind entweder optisch unzulänglich oder aufwendig und kostspielig in der
20 Herstellung.

DE 40 31 270 C1 beschreibt eine Anbindung für einen Innenhimmel eines Cabriolet-Verdecks mit einem Gestänge und einem flexiblen äußeren Verdeckbezug, wobei der Innenhimmel mittels Zugmitteln, welche an
25 bewegbaren Gestängeteilen geführt sind, bei einer Schließbewegung des Verdecks gestrafft und umgekehrt zu Beginn einer Öffnungsbewegung des Verdecks freigegeben wird. Eine solche Anordnung bietet keine Lösung für die speziell bei Hartschalenverdecken auftretenden Probleme, die durch die große relative Verschwenkung von Gestängeteilen relativ zu den harten
30 Dachschalenteilen bedingt sind.

Es ist die Aufgabe der Erfindung, ein eingangs genanntes Verdeck für ein Cabriolet-Fahrzeug zu schaffen, bei dem die Gestängeteile zum

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 40 759.2

Anmeldetag: 30. August 2002

Anmelder/Inhaber: Edscha Cabrio-Dachsysteme GmbH,
Hengersberg/DE

Bezeichnung: Verdeck für ein Cabriolet-Fahrzeug

IPC: B 60 J 7/08

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 30. Juli 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Slee

Fahrzeuginnenraum hin auf einfache und dennoch effektive Weise kaschierbar sind.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den kennzeichnenden Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

Vorteilhaft ist dabei das Abdeckmittel als flexibles, flächiges Element ausgebildet, welches das Gestänge in einem geschlossenen Verdeckzustand überdeckt. Dies schafft auf kostengünstige Weise die Möglichkeit, das Abdeckmittel hinsichtlich Farbe und Oberflächenstruktur der restlichen Innenfläche des Dachteils anzupassen. Insbesondere kann das flächige Element aus dem gleichen Material bestehen wie die Innenfläche des Dachteils.

In einer bevorzugten Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Verdecks ist das Abdeckmittel über ein Zugmittel spannbare, wobei das Zugmittel an einem Ende an dem Abdeckmittel festgelegt ist. Hierdurch ist eine straffe Positionierung des Abdeckmittels auch über eine lange Lebensdauer gewährleistet.

Besonders bevorzugt ist das Zugmittel mit dem Gestänge verbunden und an dem Dachteil geführt, so daß in einem letzten Abschnitt einer Schließbewegung des Verdecks zugleich eine Straffung des Abdeckmittels durch die Relativbewegung des Gestänges gegenüber dem Dachteil erreicht ist.

Besonders bevorzugt weist das Abdeckmittel einen Randbereich auf, wobei der Randbereich zumindest abschnittsweise an dem Dachteil festgelegt ist. Hierdurch wird eine bereits teilweise Halterung des Abdeckelements auf eine Weise realisiert, die einen besonders unauffälligen Übergang zu der Innenfläche des Dachteils erlaubt.

Bevorzugt ist das Abdeckmittel im wesentlichen streifenförmig ausgebildet und in dem geschlossenen Verdeckzustand in einem seitlichen Randbereich des

Dachteils angeordnet. Durch die streifenförmige und seitliche Ausbildung und Anordnung ist eine Störung des optischen Eindrucks der Innenseite des Verdecks minimiert.

5 Bevorzugt ist das Abdeckmittel zumindest über einen Teil seiner Fläche mit einer Versteifung hinterlegt. Dies ermöglicht ein zuverlässiges und optisch ansprechendes Kaschieren von Gestängeteilen auch in Bereichen des Verdecks, in denen größere Flächen zu überdecken sind, insbesondere in Bereichen der C-Säule eines hinteren Dachteils.

10

Besonders bevorzugt ist ein zweites Dachteil vorgesehen, wobei das Abdeckmittel zumindest abschnittsweise an dem zweiten Dachteil festgelegt ist. Insbesondere in Fällen, in denen das Dachteil und das zweite Dachteil bei der Verdecköffnungsbewegung raumgreifend zueinander verschwenkt werden, etwa mittels einer Parallelverschwenkung, ergibt sich hierdurch eine besonders effektive Möglichkeit der Wegbewegung des Abdeckmittels von dem Gestänge.

15

Besonders bevorzugt ist ein drittes Dachteil vorgesehen, wobei ein zweites Abdeckmittel vorgesehen ist, welches zumindest abschnittsweise an dem dritten Dachteil und zumindest abschnittsweise an dem zweiten Dachteil festgelegt ist, und wobei ein zweites Gestänge in dem geschlossenen Verdeckzustand zwischen dem dritten Dachteil und dem zweiten Abdeckelement angeordnet ist. Auf diese Weise kann durch Verwendung mehrerer Abdeckmittel, die dem gleichen erfinderischen Prinzip folgend jeweils ein Gestänge an einem der Dachteile im geschlossenen Verdeckzustand überdecken, auch ein komplexes, mehrteiliges Hartschalenklappverdeck geschaffen werden, ohne daß in dem geschlossenen Verdeckzustand an irgendeiner Stelle Gestängeteile für die Fahrzeuginsassen sichtbar bleiben. Da im allgemeinen sämtliche Gestängeteile bei derartigen mehrteiligen Verdecken jeweils im seitlichen Randbereich des Verdecks angeordnet sind, ergibt sich auch die Möglichkeit, die mehreren Abdeckelemente mit an Innenflächen von Dachteilen vorgesehenen Ziernähten optisch so zu kombinieren, daß in den seitlichen Randbereichen des geschlossenen Verdecks im wesentlichen eine

20

25

30

durchlaufende, nahtähnliche Linie für die Fahrzeuginsassen sichtbar ist, wobei lediglich Teilbereiche des streifenförmigen Randbereichs zwischen der Linie und der seitlichen Dachkante als bewegbare Abdeckmittel ausgebildet sind.

5 Alternativ zu der Festlegung des Abdeckmittels an einem benachbarten Dachteil kann die Festlegung auch unmittelbar an dem Gestänge erfolgen, etwa mittels eines an einem Lenker festgelegten Haltebleches, welches eine dem Abdeckmittel entsprechende Breite aufweist. Allgemein kann die Festlegung von Randbereichen

10

Bevorzugt ist das Dachteil in dem geschlossenen Verdeckzustand in Fahrtrichtung vor dem zweiten Dachteil und das zweite Dachteil in dem geschlossenen Verdeckzustand in Fahrtrichtung vor dem dritten Dachteil angeordnet, wobei das Dachteil im Zuge der Verdecköffnungsbewegung über das zweite Dachteil verschwenkbar ist und das dritte Dachteil im Zuge der Verdecköffnungsbewegung über das Dachteil und über das zweite Dachteil verschwenkbar ist. Insbesondere ist dabei das Gestänge Teil eines Viergelenks, wobei das Dachteil an einer Koppel des Viergelenks festgelegt ist und das Gestänge einen ersten Lenker und einen zweiten Lenker des Viergelenks umfaßt. Hierdurch ist ein erfindungsgemäßes Verdeck geschaffen, das einerseits hinsichtlich seiner Öffnungsbewegung und Ablagemöglichkeiten besonders vorteilhaft ist, andererseits aufgrund der erfindungsgemäßen flexiblen Abdeckung der Gestängeteile keine Nachteile aufweist, die mit einem derartigen dreiteiligen Hartschalenklappverdeck im bisherigen Stand der Technik verbunden wären.

20

25

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus dem nachfolgend geschilderten Ausführungsbeispiel sowie aus den abhängigen Ansprüchen.

30

Nachfolgend wird ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Verdecks beschrieben und anhand der anliegenden Zeichnungen näher erläutert.

- Fig. 1 zeigt eine schematische Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Verdecks in einem geschlossenen Verdeckzustand.
- Fig. 2 zeigt das Verdeck aus Fig. 1 in einem ersten Schritt einer Verdecköffnungsbewegung.
- Fig. 3 zeigt das Verdeck aus Fig. 1 in einem zweiten Schritt einer Verdecköffnungsbewegung.
- Fig. 4 zeigt das Verdeck aus Fig. 1 in einer schematischen teilweisen Draufsicht von oben, wobei ein seitlich angeordnetes Verdeckgestänge sichtbar ist.
- Fig. 5 zeigt das Verdeck aus Fig. 4, wobei das Verdeckgestänge weggelassen wurde und zwei erfindungsgemäße Abdeckelemente dargestellt sind.
- Fig. 6 zeigt einen Querschnitt durch einen Teil des Verdecks aus Fig. 4 und Fig. 5 entlang der Schnittlinie A-A.
- Fig. 7 zeigt einen Querschnitt durch das Verdeck aus Fig. 4 und Fig. 5 entlang der Schnittlinie B-B.

Das in Fig. 1 gezeigte erfindungsgemäße Verdeck umfaßt ein vorderes Dachteil 1, ein mittleres Dachteil 5 und ein hinteres Dachteil 6, die jeweils als feste Schalenteile ausgebildet sind und im geschlossenen Verdeckzustand insgesamt einen Passagierbereich 9 des Fahrzeugs überdecken. Das dritte, hintere Dachteil 6 umfaßt C-Säulen sowie eine feste Heckscheibe 6a (siehe Fig. 4).

Im geschlossenen Verdeckzustand ist ein Verdeckgestänge 10 (siehe Fig. 4), mit welchem die drei Dachteile 1, 5, 6 jeweils fest verbunden sind, als kompakter Strang jeweils im seitlichen Dachkantenbereich angeordnet.

Das Verdeckgestänge 10 wird in seinem einzelnen Aufbau insbesondere durch die Darstellung des Verdecks in teilweise geöffneten Stellungen (Fig. 2, Fig. 3) verdeutlicht. Von einer karosseriefesten Hauptlagereinheit 11 gehen zwei Hauptlenker 12, 13 ab, welche Teil eines Hauptviereckgelenks 14 sind. Die Koppel

des Hauptvieregelenks 14 wird durch einen Mittellenker 15 gebildet, an welchem das zweite, mittlere Dachteil 5 mittels einer Halterung 15a festgelegt ist. Das erste, vordere Dachteil 1 ist auf ähnliche Weise an einer Halterung 8a festgelegt, welche zugleich die Koppel eines vorderen Vieregelenks 8 bildet. Das vordere Vieregelenk 8 umfaßt zwei Lenker 8b, 8c, welche jeweils auf dem Mittellenker 15 fußen, der somit die Basis des vorderen Vieregelenks 8 bildet. Die beiden Lenker 8b, 8c des vorderen Vieregelenks 8 bilden insgesamt ein Gestänge 3, welches an dem vorderen Dachteil 1 auf der Seite des Fahrzeuginnenraums angelenkt ist und im Zuge einer Verdecköffnungsbewegung relativ zu dem vorderen Dachteil 1 verschwenkt wird. Die Verschwenkung erfolgt zwangsgesteuert durch einen mittleren Steuerlenker 16, welcher das Hauptvieregelenk 14 mit dem vorderen Vieregelenk 8 verbindet. Das hintere Dachteil 6 ist mittels eines hinteren Vieregelenks 17 mit dem mittleren Lenker 15 verbunden, wobei das hintere Dachteil 6 mittels einer eigenen Antriebsvorrichtung 18 durch eine angetriebene Verschwenkung des Vieregelenks 17 im Wesentlichen parallel über das mittlere Dachteil 5 verschwenkbar ist (siehe Fig. 2 und Fig. 3). In Analogie zu dem Gestänge 3 bilden Lenker 17a, 17b des hinteren Vieregelenks 17 ein zweites Gestänge 7, welches einerseits mit dem hinteren Dachteil 6 gelenkig verbunden ist und andererseits im Zuge einer Verdecköffnungsbewegung relativ zu dem hinteren Dachteil 6 verschwenkt wird.

Hinsichtlich einer Kaschierung von Gestängeteilen im geschlossenen Verdeckzustand ist insbesondere anzumerken, daß hinsichtlich des hinteren Dachteils 6 auch die Hauptlenker 12, 13 im geschlossenen Verdeckzustand in einem seitlichen Dachkantenbereich, insbesondere dem C-Säulenbereich, des hinteren Dachteils 6 angeordnet sind, und daß das hintere Dachteil 6 im Zuge der Verdecköffnungsbewegung von den Hauptlenkern 12, 13 wegbewegt wird (siehe Fig. 1 und Fig. 2). Dagegen befinden sich im seitlichen Dachkantenbereich des mittleren Dachteils 5 lediglich Teile des Verdeckgestänges, die im Zuge der Verdecköffnungsbewegung nicht aus diesem Bereich wegbewegt werden. Die Problematik der Kaschierung von Gestängeteilen im geschlossenen Verdeckzustand ergibt sich im gezeigten

Ausführungsbeispiel somit im Wesentlichen für das vordere Dachteil 1 und für das hintere Dachteil 6.

In Fig. 5 ist ein erstes, dem vorderen Dachteil 1 zugeordnetes Abdeckelement 2 und ein zweites, dem hinteren Dachteil 6 zugeordnetes Abdeckelement 4 dargestellt. Das Abdeckelement 2 ist zudem in Fig. 2 mittels einer gestrichelten Linie schematisch dargestellt, wogegen das zweite Abdeckelement 4 in Fig. 2 nicht gezeigt ist. Das Abdeckelement 2 weist einen Randbereich 2a als Teil seines Randes auf, in dem es mittels einer üblichen Befestigungsmethode wie etwa Nähen oder Kleben an dem Dachteil 1 festgelegt ist. Wie der Schnitt durch das Dachteil 1 in Fig. 6 zeigt, schließt diese Festlegung des Randbereichs 2a unmittelbar in eine Innenfläche 1b des Dachteils 1 an. Bevorzugt bestehen dabei die Innenfläche 1b und das Abdeckmittel 2 aus dem gleichen, zumeist textilen Material. Fig. 6 zeigt zudem, daß das Gestänge 3 im geschlossenen Verdeckzustand zwischen dem Abdeckmittel 2 und einer Außenfläche 1a des Dachteils 1 angeordnet und somit vollständig kaschiert ist.

Das streifenförmige Abdeckmittel 2 ist zudem in einem schmalen Stirnbereich 2b an dem zweiten, mittleren Dachteil 5 festgelegt. Eine dritte Halterung des Abdeckmittels ergibt sich über ein Zugmittel (nicht dargestellt), welches einenends mit dem Abdeckmittel verbunden und über eine an dem Dachteil 1 vorgesehene Führung 1b, insbesondere eine einfache Öse, geführt ist. Die Festlegung des anderen Endes des Zugmittels erfolgt an dem Gestänge 3, so daß die Relativbewegung des Gestänges zu dem Dachteil 1 zu einem Abspannen des Abdeckmittels 2 in einem letzten Abschnitt einer Verdeckschließbewegung nutzbar ist. Das Zugmittel kann als einfaches Seil oder Band ausgebildet sein. Denkbar sind ebenso Ausführungen als steifer Bowdenzug, womit auch eine Übertragung von Schubkräften zur frühzeitigen Wegbewegung des Abdeckmittels zu Beginn einer Verdecköffnungsbewegung realisierbar ist.

Im Bereich zwischen dem Randbereich 2a und dem Stirnbereich 2b ist das Abdeckmittel 2 ein im wesentlichen freischwebender, abgespannter Streifen, so

daß das Abdeckmittel 2 bei der Verschwenkung des Dachteils 1 über das zweite Dachteil 2 entspannt wird und letztlich bauchig durchhängt (siehe Fig. 2).

Das zweite Abdeckmittel 4 weicht von einer reinen Streifenform insoweit ab, als es die Aufgabe der Überdeckung des innenseitigen C-Säulenbereichs des Verdecks hat. Das zweite Abdeckmittel 4 weist einen Stirnbereich 4b auf, mit dem es analog zu dem Abdeckmittel 2 an dem zweiten, mittleren Dachteil 5 festgelegt ist. Eine weitere Festlegung erfolgt im wesentlichen punktförmig in einem Randbereich 4a, der im wesentlichen nur an einer Ecke des zweiten Abdeckmittels 4 vorgesehen ist. In diesem Randbereich 4a ist das zweite Abdeckmittel 4 an dem dritten, hinteren Dachteil 6 festgelegt.

Eine dritte Festlegung des zweiten Abdeckmittels 4 erfolgt wiederum analog zu dem Abdeckmittel 2 mittels eines Zugmittels (nicht dargestellt), welches an einem Ende mit dem zweiten Abdeckmittel 4 und an seinem anderen Ende mit dem zweiten Gestänge 7 verbunden ist, so daß eine Bewegung des zweiten Gestänges 7 zu einer Abspannung des zweiten Abdeckmittels in einem letzten Abschnitt einer Verdeckschließbewegung nutzbar ist.

Das zweite Abdeckmittel 4 weist zudem eine Versteifung 4c auf, welche als mit dem ansonsten flexiblen Abdeckmittel 4 verbundene Kunststoffschale ausgebildet ist. Hierdurch ist die gegenüber dem Abdeckmittel 2 großflächigere und komplexer geformte Abdeckung des C-Säulenbereichs durch das zweite Abdeckmittel 4 besonders vorteilhaft gewährleistet.

Die in Fig. 7 gezeigte Schnittansicht durch das dritte, hintere Dachteil 6 verdeutlicht, daß das Gestänge 7 sowie weitere Teile wie die Hauptlenker 12, 13 im geschlossenen Verdeckzustand zwischen einer Außenfläche 6b des dritten Dachteils 6 und dem zweiten Abdeckmittel 4 angeordnet sind. Das zweite Abdeckmittel (4) ist mittels der Zugmittel (nicht dargestellt) insbesondere im Bereich seiner Versteifung 4c gegen eine Anschlagfläche 19 gezogen, die als einfaches Winklelement ausgebildet ist. Zudem erfolgt ein Anschlag an

einem der Hauptlenker 13, so daß das zweite Abdeckmittel 4 besonders sicher positioniert ist.

5 Analog zu dem Abdeckmittel 2 schließt auch das zweite Abdeckmittel 4 bündig und in einer Ebene an eine Innenfläche 6c des dritten Dachteils 6 an, wobei diese Innenfläche vorliegend (siehe Fig. 7) die innenraumseitige Oberfläche des Rahmens einer in das dritte Dachteil integrierten festen Heckscheibe 6a ist.

10 Allgemein schließt die dachrandseitige Kaschierung durch die Abdeckmittel 2, 4, wie aus den Schnittzeichnungen Fig. 6 und Fig. 7 ersichtlich, unmittelbar an Dichtungsprofile 20, 21 der Dachteilkanten an.

15 Vorteilhaft können die freien, relativ zu den Dachteilen 1, 3 bewegbaren Randbereiche der Abdeckmittel 2, 4 im geschlossenen Verdeckzustand jeweils leicht stößig an Säumen und/oder profilierten Kanten der jeweils gegenüberliegenden Bereiche der Dachteile 1, 3 anliegen, so daß ein bewegen wie etwa ein leichtes Flattern der Abdeckmittel während der Fahrt unterbunden ist.

PATENTANSPRÜCHE

- 5 1. Verdeck für ein Cabriolet-Fahrzeug, umfassend
ein festes, bewegbares Dachteil (1) mit einer Außenfläche (1a)
und einer Innenfläche (1b), und
ein Gestänge (3), wobei das Gestänge (3) im Zuge einer
Verdecköffnungsbewegung gegenüber dem Dachteil (1) bewegbar ist,
10 dadurch gekennzeichnet,
daß ein als flexibles, flächiges Element ausgebildetes Abdeckmittel (2)
vorgesehen ist,
wobei das Gestänge (3) in einem geschlossenen Verdeckzustand
zwischen der Außenfläche (1a) des Dachteils (1) und dem Abdeckmittel
15 (2) angeordnet ist,
wobei das Abdeckmittel (2) durch die Verdecköffnungsbewegung zur
Freigabe eines Bewegungsraums des Gestänges (3) von dem Dachteil
(1) wegbewegbar ist.
- 20 2. Verdeck nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das
Abdeckmittel (2) über ein Zugmittel spannbar ist, wobei das Zugmittel an
einem Ende an dem Abdeckmittel (2) festgelegt ist.
- 25 3. Verdeck nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Zugmittel
mit dem Gestänge (3) verbunden ist.
4. Verdeck nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß das
Zugmittel an dem Dachteil (1) geführt ist.
- 30 5. Verdeck nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet,
daß das Abdeckmittel (2) einen Randbereich (2a) aufweist, wobei der

Randbereich (2a) zumindest abschnittsweise an dem Dachteil (1) festgelegt ist.

- 5 6. Verdeck nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Abdeckmittel (2) im wesentlichen streifenförmig ist.
- 10 7. Verdeck nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Abdeckmittel (2) in dem geschlossenen Verdeckzustand in einem seitlichen Randbereich des Dachteils (1) angeordnet ist.
- 15 8. Verdeck nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Abdeckmittel (2) zumindest über einen Teil seiner Fläche mit einer Versteifung (4c) hinterlegt ist.
- 20 9. Verdeck nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß ein zweites Dachteil (5) vorgesehen ist, wobei das Abdeckmittel (2) zumindest abschnittsweise an dem zweiten Dachteil festgelegt ist.
- 25 10. Verdeck nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß ein drittes Dachteil (6) vorgesehen ist, wobei ein zweites Abdeckmittel (4) vorgesehen ist, welches zumindest abschnittsweise an dem dritten Dachteil (6) und zumindest abschnittsweise an dem zweiten Dachteil (5) festgelegt ist, und wobei ein zweites Gestänge (7) in dem geschlossenen Verdeckzustand zwischen dem dritten Dachteil (6) und dem zweiten Abdeckelement angeordnet ist.
- 30 11. Verdeck nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Dachteil (1) in dem geschlossenen Verdeckzustand in Fahrtrichtung vor dem zweiten Dachteil (5) und das zweite Dachteil (5) in dem geschlossenen Verdeckzustand in Fahrtrichtung vor dem dritten Dachteil (6) angeordnet ist.

12. Verdeck nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß das Dachteil (1) im Zuge der Verdecköffnungsbewegung über das zweite Dachteil (5) verschwenkbar ist, und daß das dritte Dachteil (6) im Zuge der Verdecköffnungsbewegung über das Dachteil (1) und über das zweite Dachteil (5) verschwenkbar ist.
13. Verdeck nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß das Gestänge (3) Teil eines Viereckgelenks (8) ist, wobei das Dachteil (1) an einer Koppel (8a) des Viereckgelenks festgelegt ist.
14. Verdeck nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß das Gestänge (3) einen ersten Lenker (8b) und einen zweiten Lenker (8c) des Viereckgelenks (8) umfaßt.

ZUSAMMENFASSUNG

- 5 Die Erfindung betrifft ein Verdeck für ein Cabriolet-Fahrzeug, umfassend ein festes, bewegbares Dachteil (1) mit einer Außenfläche (1a) und einer Innenfläche (1b), und ein Gestänge (3), wobei das Gestänge (3) im Zuge einer Verdecköffnungsbewegung gegenüber dem Dachteil (1) bewegbar ist. Ein Verdeck, bei dem die Gestängeteile zum Fahrzeuginnenraum hin auf einfache und dennoch effektive Weise kaschierbar sind, wird erfindungsgemäß dadurch
10 geschaffen, daß ein als flexibles, flächiges Element ausgebildetes Abdeckmittel (2) vorgesehen ist, wobei das Gestänge (3) in einem geschlossenen Verdeckzustand zwischen der Außenfläche (1a) des Dachteils (1) und dem Abdeckmittel (2) angeordnet ist, wobei das Abdeckmittel (2) durch die
15 Verdecköffnungsbewegung zur Freigabe eines Bewegungsraums des Gestänges (3) von dem Dachteil (1) wegbewegbar ist.

(Fig. 2)

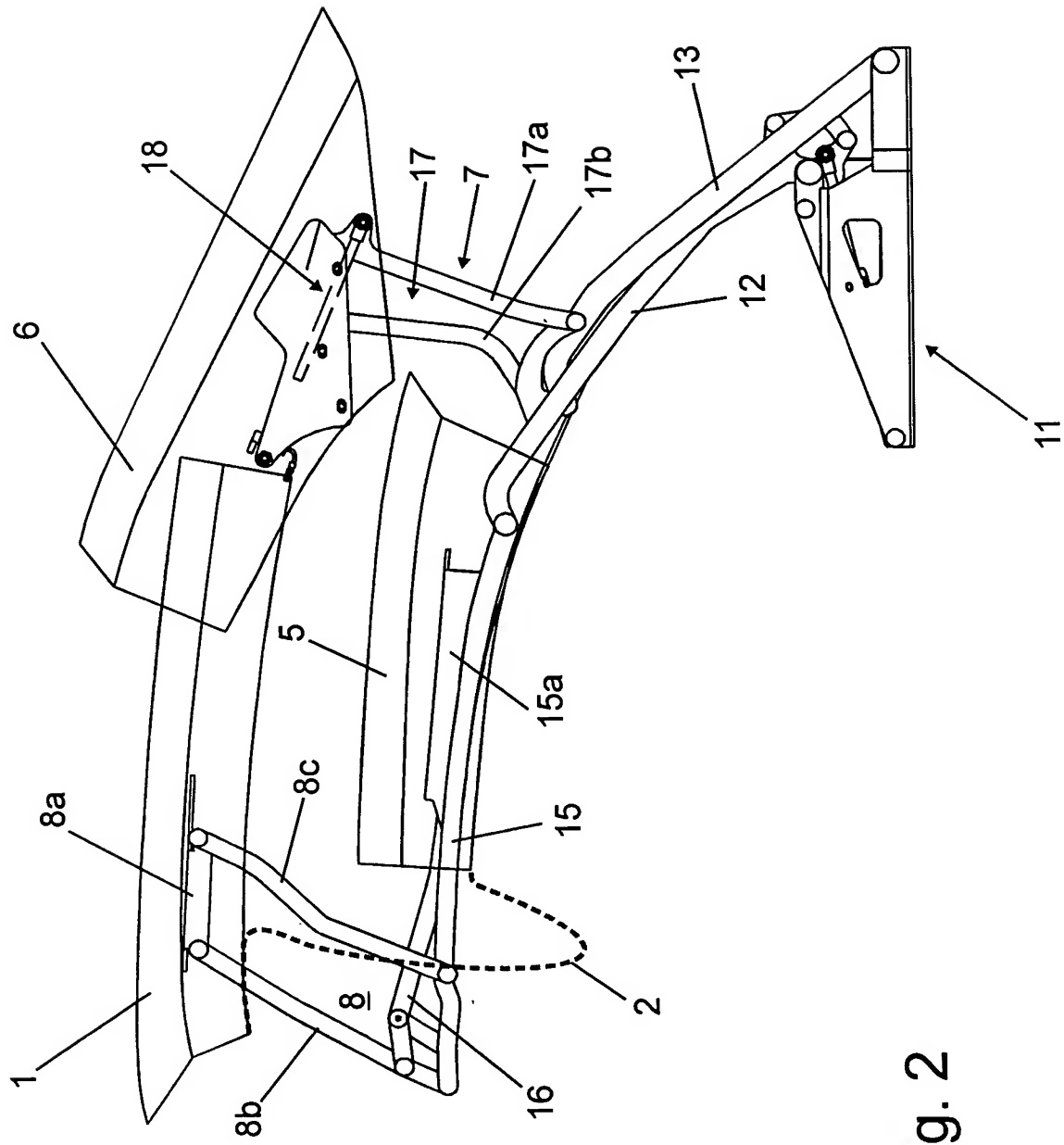


Fig. 2

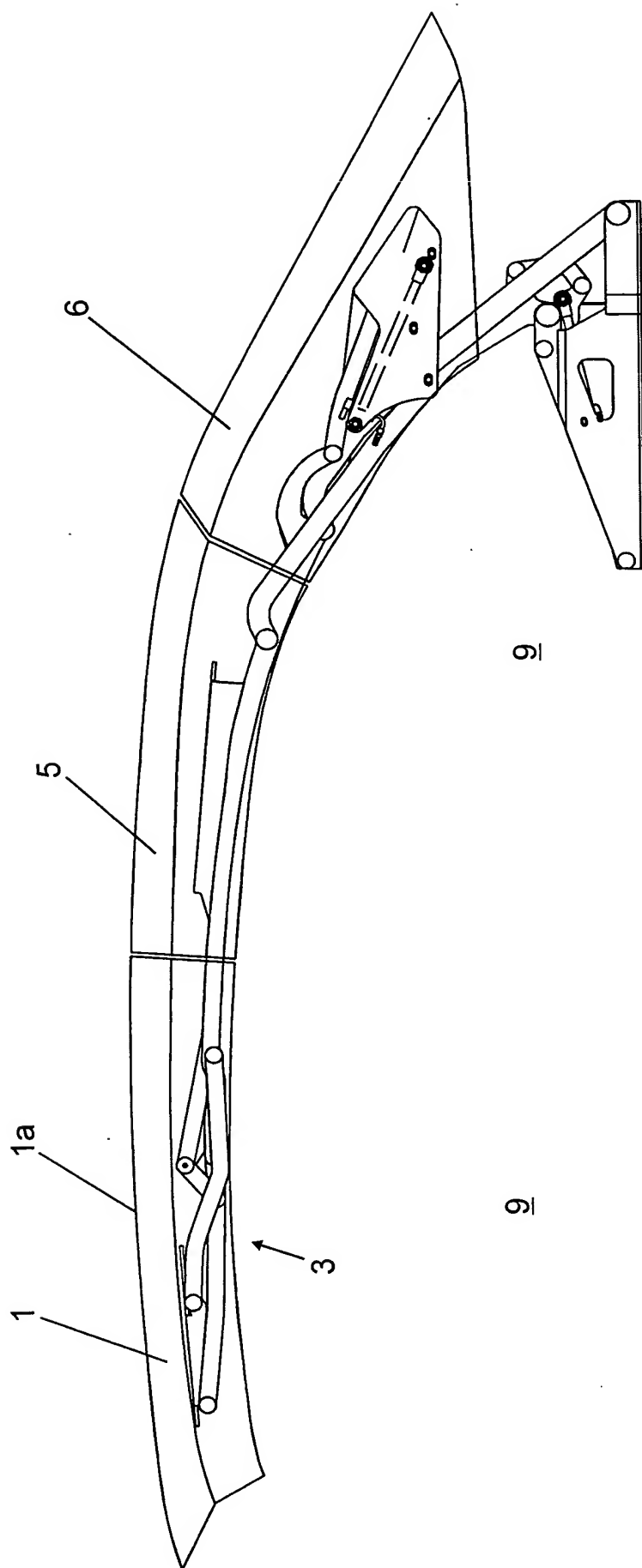


Fig. 1

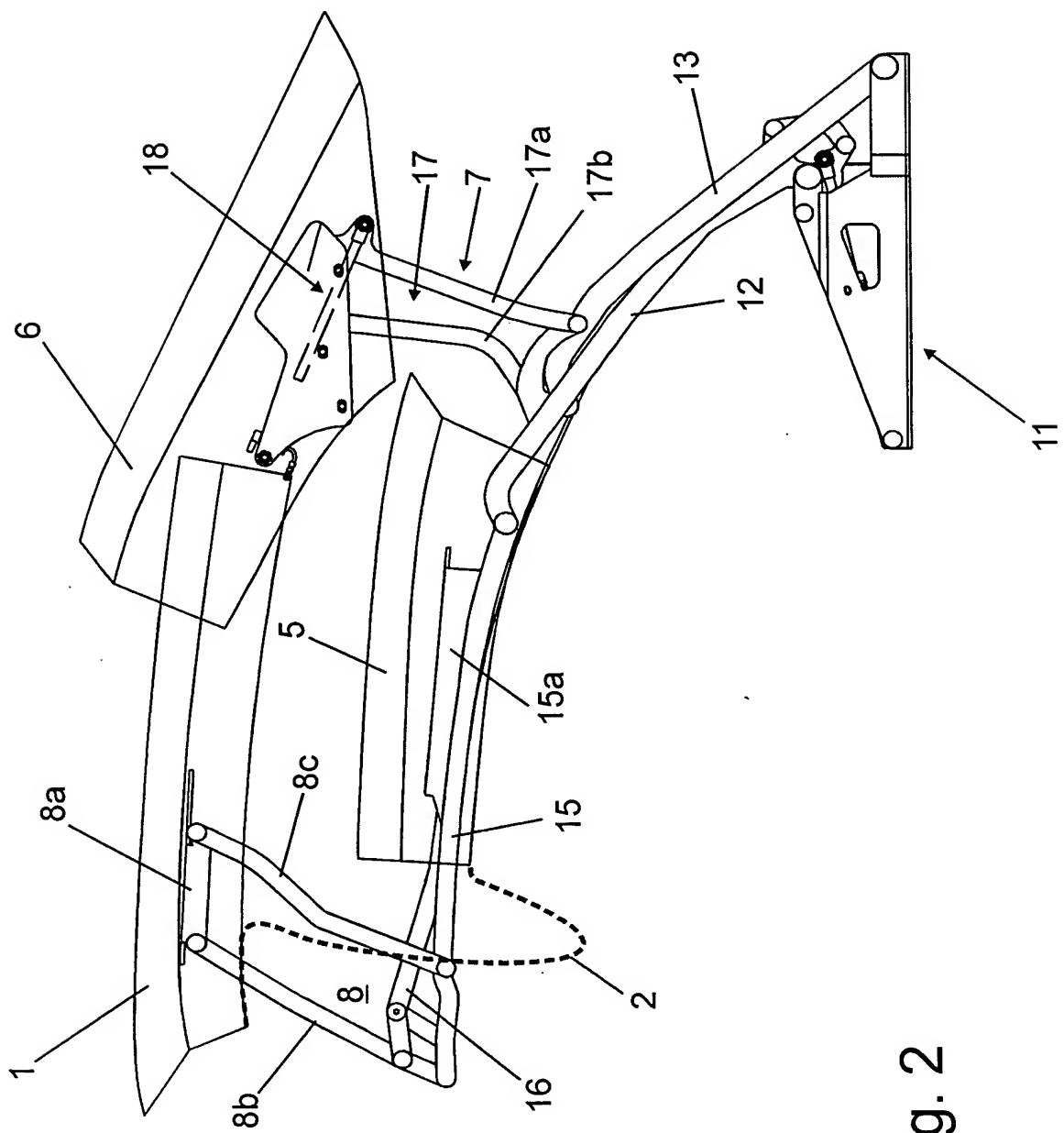


Fig. 2

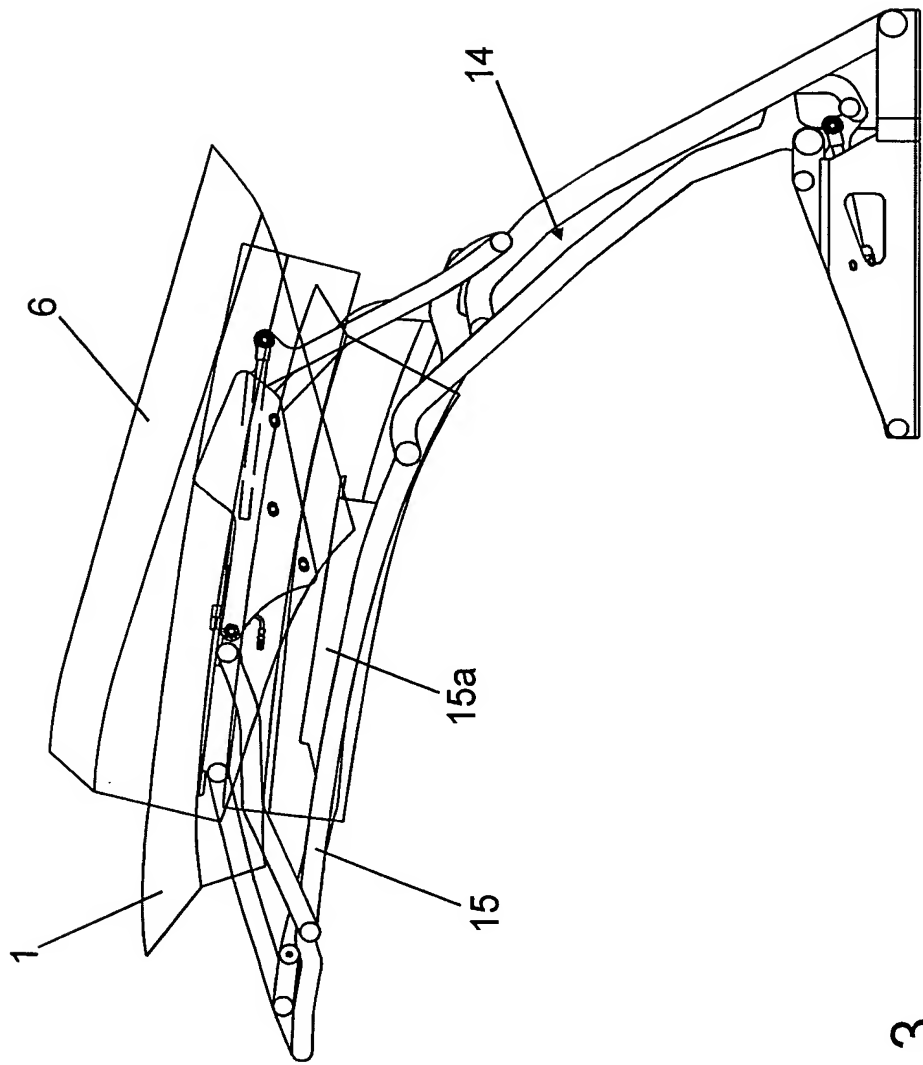


Fig. 3

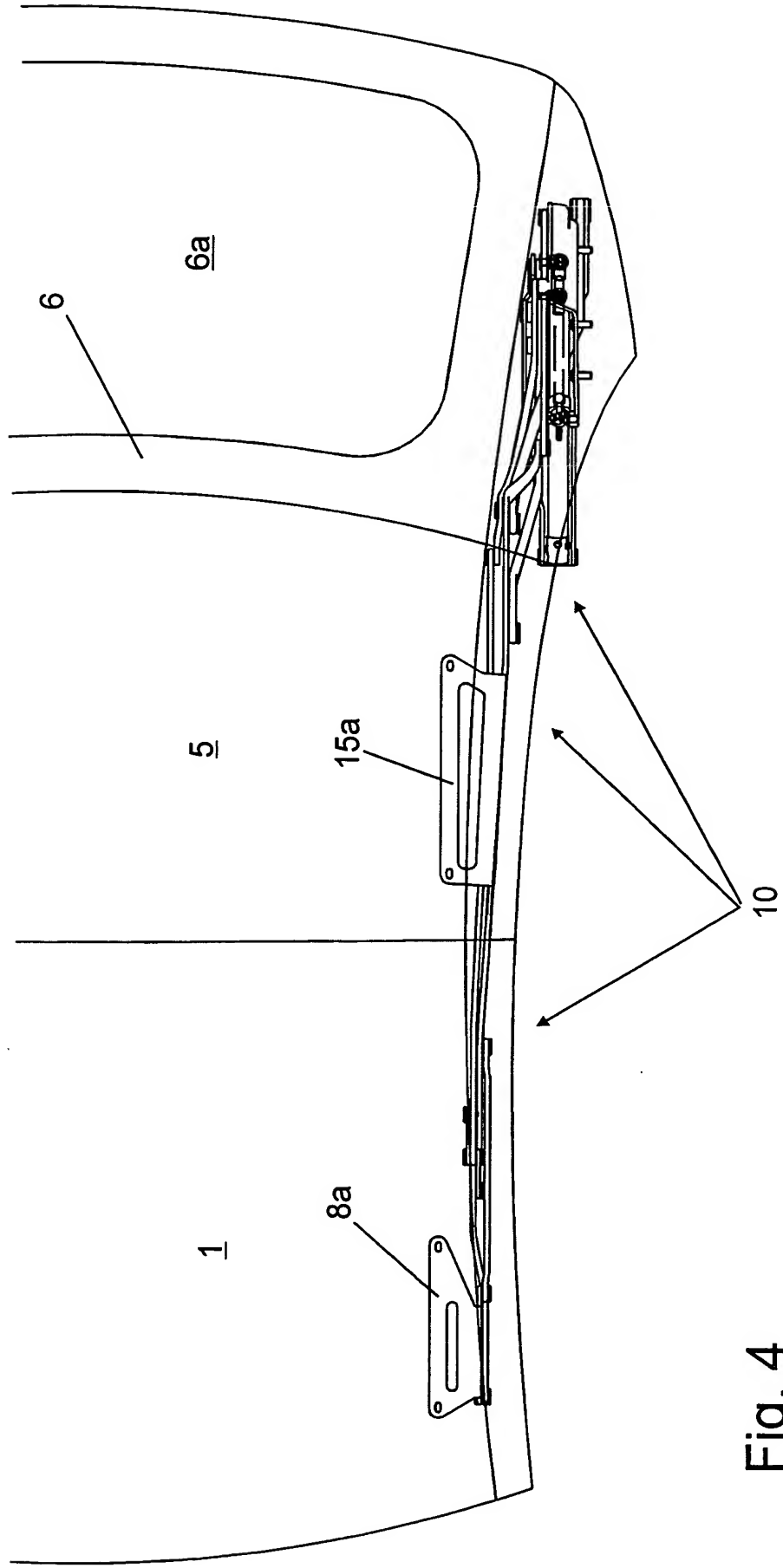


Fig. 4

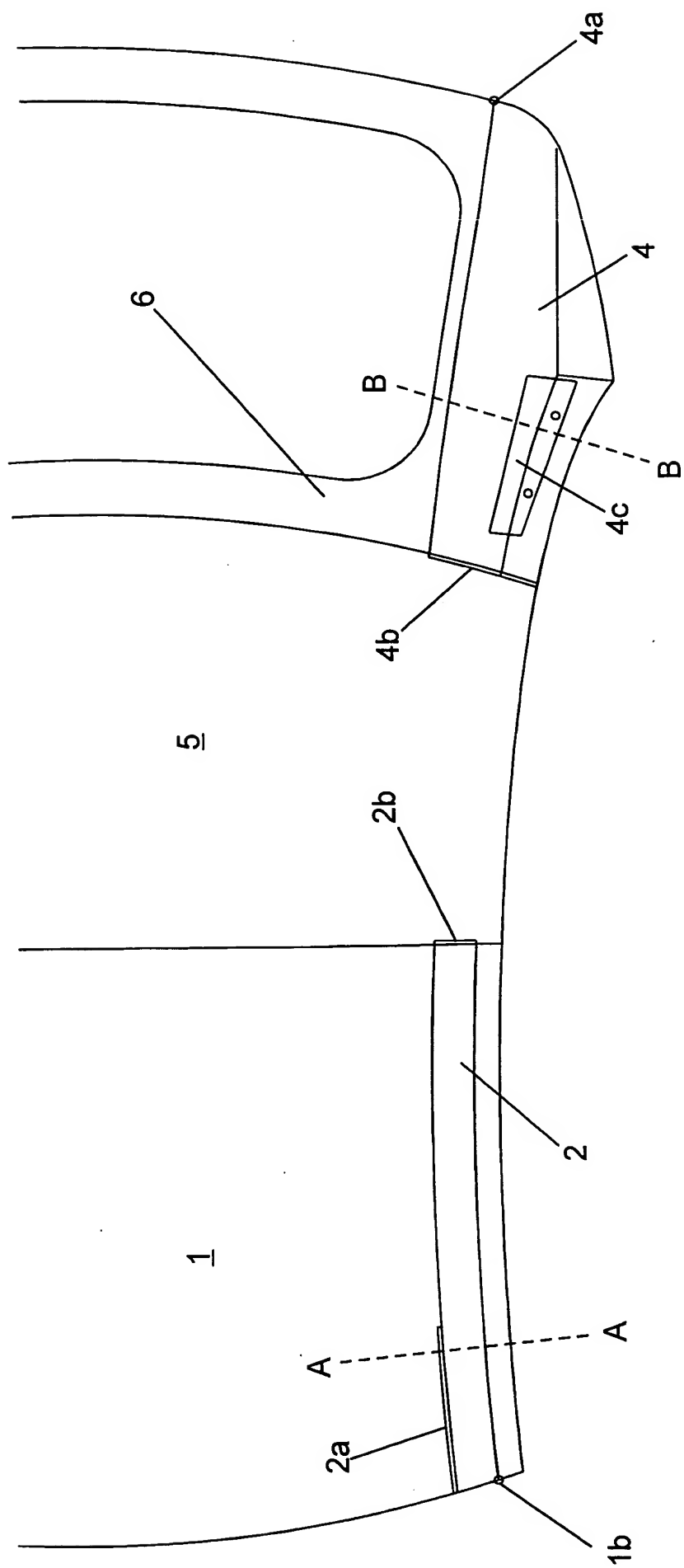


Fig. 5

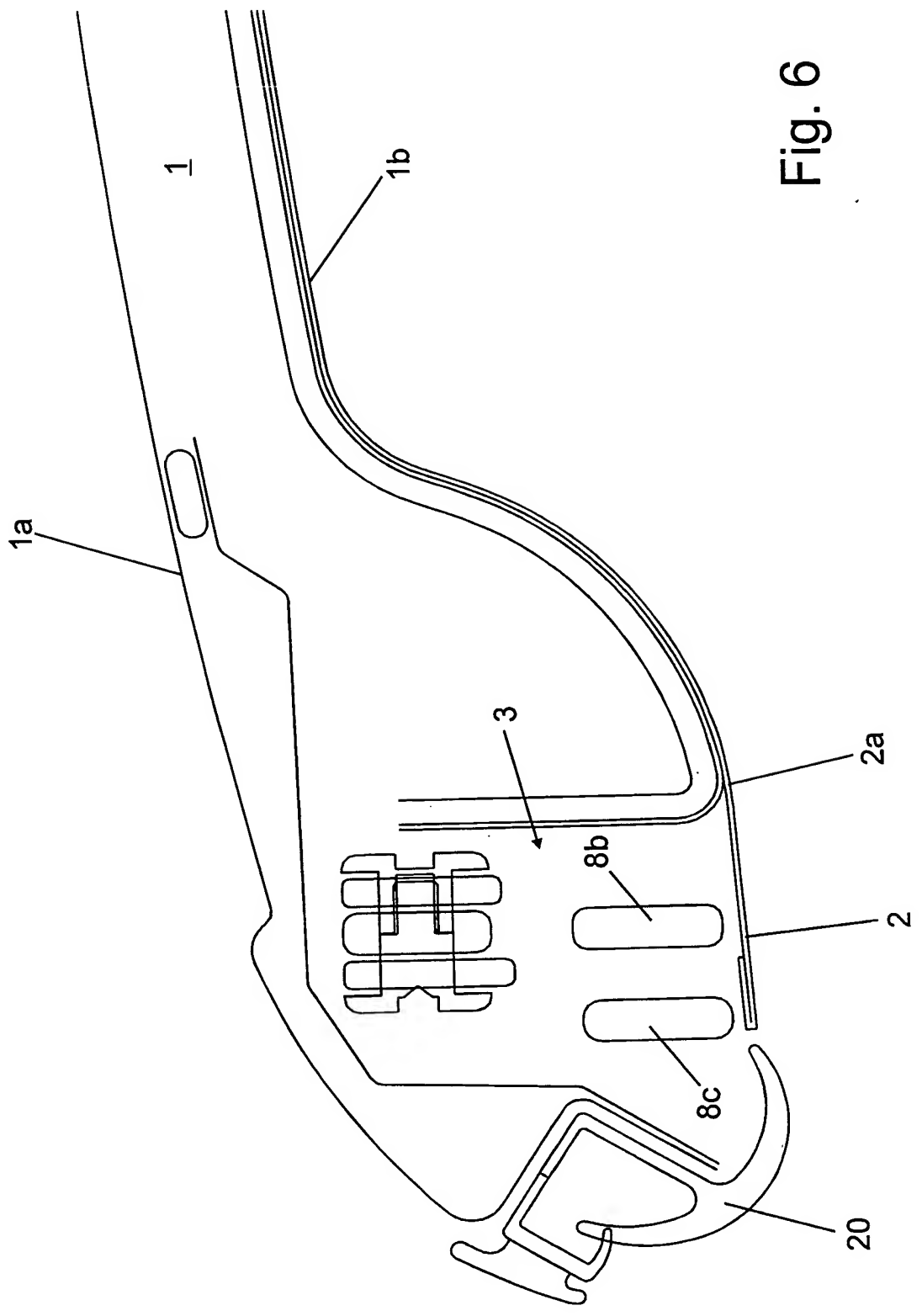


Fig. 6

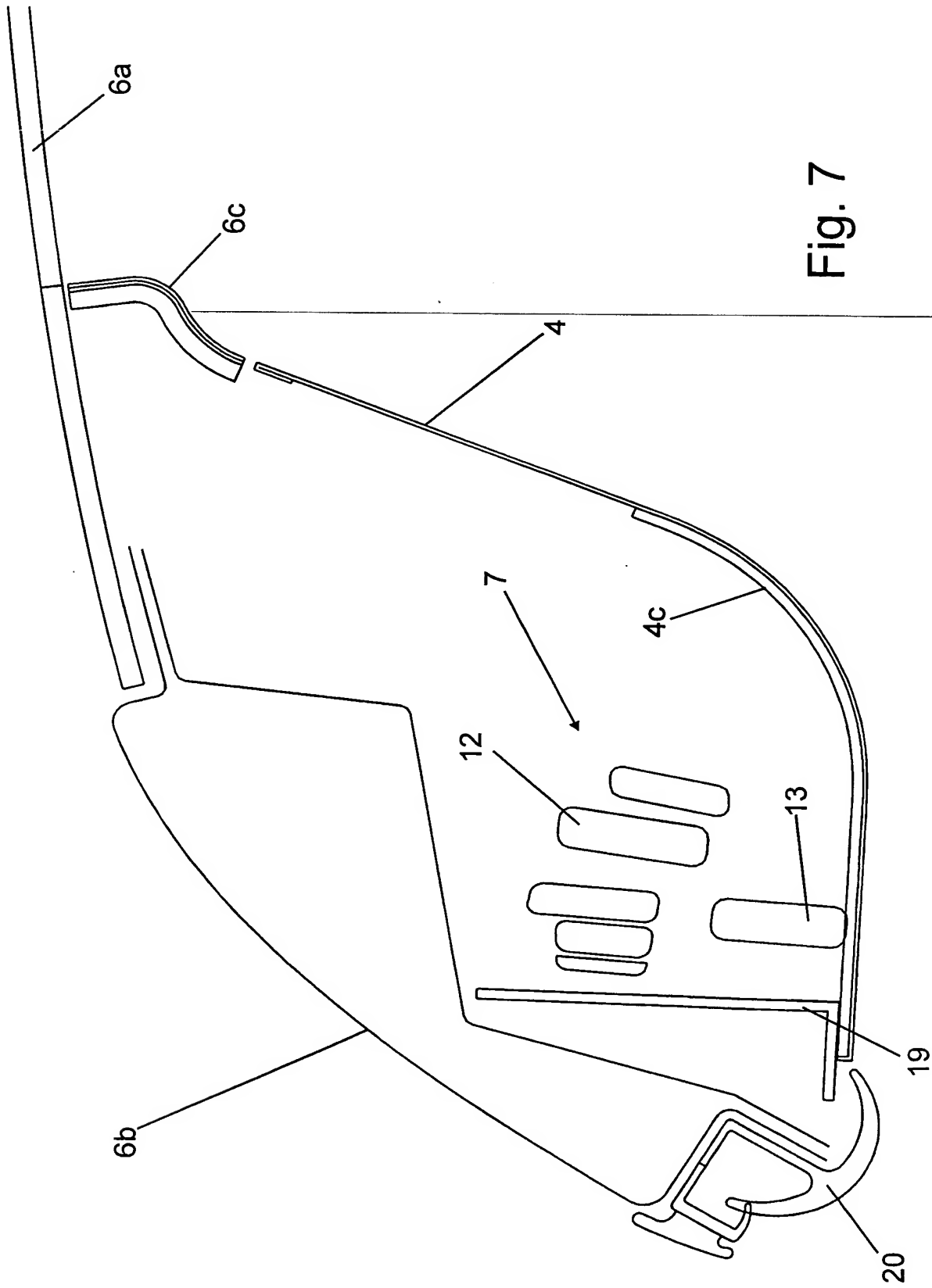


Fig. 7